

### Summary

*Kovalchuk A. Yu., Hotsalyuk S. Yu. The administrative responsibility for offenses related to non-compliance with the legislation on energy conservation. – Article.*

The article highlights the question of administrative offenses related to non-compliance with the legislation on energy efficiency. The features of the objective and subjective structure of these offenses.

*Key words:* administrative offenses, energy saving, administrative offenses related to non-compliance with the legislation on energy efficiency, energy conservation legislation, objective composition of offenses, subjective composition of misconduct.

УДК 347.763.36

**В. В. Волік**

### ФОРМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

**Постановка проблеми.** Міський транспорт має важливе значення в забезпеченні сталого розвитку економіки. Держава приділяє багато уваги питанню забезпечення належного розвитку цієї сфери. З огляду на це важливу роль має визначення державної політики у сфері міського транспорту, оскільки саме в ній мають міститися похідні положення, що визначають стратегію та тактику розвитку сфери міського транспорту.

Питанню забезпечення ефективного розвитку міського транспорту приділяється увага з боку багатьох вітчизняних та закордонних учених. Зокрема, ця проблема досліджувалася в роботах В.М. Бесчастного, Ю.М. Косого, Я.О. Лудченко, О.В. Мороз, Ю.С. Попкова, В.І. Шелейховського та інших. При цьому в розробках зазначених авторів питання державної політики у сфері міського транспорту розглянуто недостатньо, тому воно потребує подальшого дослідження.

**Виклад основного матеріалу.** Загалом державна політика в будь-якій сфері є відповіддю на практичні проблеми осмислення й контролювання комплексного характеру суспільства. Навколо визначення самого поняття «державна політика» виникає багато суперечок, що пов'язано з багатоаспектністю та багатогранністю цього явища [1, с. 23].

У науковій літературі сутність державної політики розглядається як з адміністративно-правової, так і з господарсько-правової позиції. При цьому зазначені підходи хоч і мають спільну мету, проте значно відрізняються один від іншого.

Держава розробляє відповідну політику та впливає на стан суспільних відносин шляхом їх правового регулювання, створення умов для практичної реалізації правових приписів для забезпечення умов охорони й захисту права. Так, питання забезпечення функціонування міського транспорту на сьогодні врегульоване широким колом нормативно-правових актів, серед яких Конституція України, закони та міжнародні договори України, укази Президента України, постанови й розпорядження Кабінету Міністрів України, акти центральних органів виконавчої влади, місцевих органів виконавчої влади й органів місцевого самоврядування та інші акти національного законодавства.

Особливе місце серед зазначених нормативних актів посідають програмні документи, такі як Транспортна стратегія України на період до 2020 року [2],

Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року [3], Державна цільова програма розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року [4] тощо.

Стратегічний характер державної політики виявляється насамперед на етапі її розроблення з урахуванням перспектив здійснення, оскільки потребує детального аналізу інформації про стан розвитку сфери міського транспорту, наявні проблеми, а також інформації щодо ефективності діяльності суб'єктів владних повноважень у виконанні покладених на них завдань у цій сфері. Разом із тим протягом періоду, на який було розроблено ті чи інші загальнодержавні програмні документи, завжди постають нові пріоритети й визначаються нові завдання, що є результатом оцінки ефективності реалізації державної політики, а оцінка виконання таких пріоритетних завдань має сприяти чіткому визначенню перспектив на майбутнє. Визначення форм і методів державної політики України у сфері міського транспорту потребує звернення до основних засад і напрямів регулюючого (управлінського) впливу владних структур у цій сфері [5, с. 3].

У вітчизняній та зарубіжній науковій літературі відсутні єдині підходи щодо сутності реалізації державної політики взагалі та у сфері міського транспорту зокрема. Так, деякі автори визначають це поняття як зовнішньо виражену дію, волевиявлення виконавчо-розпорядчого органу (посадової особи), здійснене в межах режиму законності та його компетенції для досягнення управлінської мети – вираження в зовнішньому вигляді конкретних дій державних органів, їх структурних підрозділів і посадових осіб, що здійснюються в процесі виконавчої діяльності та спрямовуються на реалізацію функцій управління [6, с. 119].

Інша група авторів розглядає державну політику (у тому числі у сфері міського транспорту) як дії, які реалізує владний орган, який має законодавчі, політичні та фінансові повноваження це робити. Також державна політика розглядається як реакція держави на реальні життєві потреби чи проблеми або як курс дій, тобто не одне певне рішення, а ретельно розроблений підхід чи стратегія [7].

Необхідною умовою забезпечення дієздатності суб'єктів державної влади у сфері міського транспорту є розроблення на основі положень державної політики конкретних програмних документів щодо практичної реалізації відповідних заходів у цій сфері, із чітким визначенням відповідного кола державних органів та розподілом їхніх функцій і повноважень як між гілками влади, так і між окремими органами й структурами. Це у свою чергу забезпечить збалансованість політичних та управлінських повноважень, компетенції й відповідальності, регламентації правових та організаційних засад діяльності. Безперечно, оптимальна організація скоординованої діяльності керівних органів держави, на які покладається розроблення основних напрямів реалізації державної політики у сфері транспорту, має слугувати найефективнішому застосуванню відповідних управлінських форм для досягнення керованості цієї сфери [5, с. 4].

В адміністративному праві традиційно управлінські методи поділяються на загальні та спеціальні. До загальних методів, як правило, належать методи переконання та примусу, адміністративного й економічного впливу, нагляду та контролю, прямого й непрямого впливу, регулювання, керівництва та управління [8, с. 165–166].

Так, методи переконання та примусу покладено в основу регулювання адміністративно-деліктних відносин у сфері транспорту, що передбачає застосування до його учасників відповідних заходів впливу. При цьому слід вказати на переважання саме примусових заходів, про що свідчить закріплення заходів адміністративної відповідальності за правопорушення на транспорті в нормах законодавства України про адміністративні правопорушення. Проте, на думку деяких авторів, сучасні потреби зумовлюють необхідність значно більшої збалансованості в застосуванні заходів переконання та примусу для впливу на поведінку учасників правовідносин у сфері транспорту, оскільки заходи заохочення, стимулювання та заходи щодо створення умов для правомірної поведінки учасників транспортного руху застосовуються вкрай мало. Тому ширше застосування методів переконання як під час розроблення, так і в процесі практичної реалізації напрямів державної політики у сфері забезпечення безпеки на наземному транспорті має слугувати основним орієнтиром у спрямуванні діяльності уповноважених органів держави (уряду, міністерств та інших центральних органів виконавчої влади) та суб'єктів суспільства на досягнення визначених нею цілей [5, с. 4].

Відповідно до ст. 13 Конституції України держава забезпечує захист прав усіх суб'єктів права власності й господарювання, соціальну спрямованість економіки. Тобто держава виконує функцію організації господарського життя суспільства [9]. Тому відносини щодо державного регулювання економіки є складовою сфери господарських відносин, які визначаються як організаційно-господарські відносини.

Державне регулювання економіки є складовою державної регуляторної політики. Організаційно-правові засади реалізації державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності визначено в Законі України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» від 11.09.2003 року. Згідно із цим законом державна регуляторна політика у сфері господарської діяльності – це напрям державної політики, спрямований на вдосконалення правового регулювання господарських відносин, а також адміністративних відносин між регуляторними органами або іншими органами державної влади та суб'єктами господарювання, недопущення прийняття економічно недоцільних і неефективних регуляторних актів, зменшення втручання держави в діяльність суб'єктів господарювання та усунення перешкод для розвитку господарської діяльності, що здійснюється в межах, у порядку й у спосіб, що встановлені Конституцією та законами України [10].

У сфері господарювання держава здійснює довгострокову (стратегічну) та поточну (тактичну) економічну й соціальну політику, спрямовану на реалізацію та оптимальне узгодження інтересів суб'єктів господарювання й споживачів, різних суспільних верств і населення в цілому [11].

Правове закріплення економічної політики здійснюється шляхом визначення засад внутрішньої та зовнішньої політики, у прогнозах і програмах економічного й соціального розвитку України та окремих її регіонів, програмах діяльності Кабінету Міністрів України, цільових програмах економічного, науково-технічного й соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах [11].

Узагальнення досвіду організації міського транспорту показало, що в Україні поки що не створені умови для забезпечення європейських стандартів якості

та безпечності пасажирських перевезень, що вимагає системних змін в управлінні міським транспортним господарством [12, с. 177].

Аналіз низки наукових робіт показав, що основним переважним напрямом удосконалення функціонування міського транспорту є об'єднання різних форм власності на основі партнерства держави й приватного сектора. Таким чином, на нашу думку, під час визначення державної політики в галузі міського транспорту перевага має надаватися вдосконаленню відносин державно-приватного партнерства в цій сфері.

Державно-приватне партнерство – це інституціональний та організаційний альянс держави й бізнесу з метою реалізації національних і міжнародних, масштабних і локальних, проте завжди суспільно значущих проектів у широкому спектрі сфер діяльності [13]. Також воно розглядається як специфічна різновидова форма взаємодії держави й приватного сектора у сфері економіки, основною рисою якого є збалансованість інтересів, прав і зобов'язань сторін у процесі його реалізації. Розмаїття видів, форм і сфер застосування державно-приватного партнерства роблять його універсальним механізмом для вирішення низки довгострокових завдань: від створення й розвитку інфраструктури до розробки й адаптації нових перспективних технологій [14, с. 320].

**Висновки.** Державна політика у сфері міського транспорту являє собою систему взаємопов'язаних, послідовних управлінських заходів, які об'єднані єдиною метою, об'єктом і принципами діяльності. Зміст державної політики у сфері міського транспорту розкривається через синтез основних тенденцій у цій галузі. Державна політика у сфері міського транспорту формується з урахуванням багатьох чинників та факторів, при цьому вона обов'язково має відповідати потребам сучасності. Тому для досягнення позитивних результатів під час організації функціонування міського транспорту перевага має надаватися спільній взаємодії суб'єктів перевезень.

### *Література*

1. Петренко І.В. Сутність державної політики та державних цільових програм / І.В. Петренко // Віче. – 2011. – № 10. – С. 23–25.
2. Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 року № 2174-р // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Т. 2. – С. 545. – Ст. 3280.
3. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 03.08.2011 року № 732-р // Офіційний вісник України. – 2011. – № 59. – С. 190. – Ст. 2376.
4. Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 року № 1855 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 1. – С. 179. – Ст. 41.
5. Бесчастний В.М. Особливості реалізації державної політики України у сфері забезпечення безпеки на наземному транспорті / В.М. Бесчастний // Віче. – 2013. – № 6. – С. 2–5.
6. Пал Л.А. Аналіз державної політики / Л.А. Пал ; пер. з англ. І.С. Дзюби. – К. : Основи, 1999. – 422 с.
7. Янг Е. Як написати дієвий аналітичний документ у галузі державної політики : [практ. посібник для радників з держ. політики в Центр. і Сх. Європі] / Е. Янг, Л. Куїнн ; пер. з англ. С.О. Соколик ; наук. ред. О.В. Кілієвич. – К. : К.І.С., 2003. – 120 с.
8. Битяк Ю.П. Административное право Украины : [учебник для студ. высш. учеб. завед. юрид. спец.] / Ю.П. Битяк, В.В. Богущкий, В.Н. Гаращук и др.] ; под ред. проф. Ю.П. Битяка. – Х. : Право, 2003. – 576 с.